

第4回 光風台駅前エスカレーター代替案検討会議 会議録（概要）

日 時 平成23年10月23日（日）午後5時～午後7時

場 所 新光風台自治会館

出席者 学識経験者 : 赤井阪大教授（会長）、猪井阪大助教（職務代理）

光風台自治会 : 水谷自治会長、倉場委員、飯田委員

新光風台自治会 : 大原自治会長、本山委員、吉岡委員

豊能町 : 鴻野建設課長、内田財政課長、木田企画政策課長

事務局 : 東浦企画政策課主幹

傍 聴 上島府議、西岡議員、高尾議員、竹谷議員、永並議員、高橋議員、小寺議員
秋元議員、住民14名

【確認事項】

- ・傍聴者用資料については準備会で確認の通り10部のみ作成
- ・光風台駅降車者数調査の結果報告
- ・豊能町域内バスの再編について
- ・エスカレーターの見積
- ・社会資本整備総合交付金要綱（抄）
- ・代替案の得失（光風台、新光風台、町）

【決定事項】

- ・バスの運行を踏まえた上で、受益者負担を前提とした代替案のアンケート案を作成する。

【次回会議準備資料等】

- ・受益者負担のあり方
- ・アンケート案

【次回以降会議の論点】

- ・受益者負担のあり方について
- ・アンケート案について

【会議概要】

会長 開会。

内田 「光風台駅前調査の結果について」資料説明。

委員 光風台駅で降りた方の21年、22年、23年の調査は何曜日に行なわれたのか。

鴻野 平成21年は11月10日の火曜日で2,325人、22年は11月9日の火曜日で2,295人。能勢電は毎年調査を行い、11月の第2火曜日が一斉調査であると聞いている。町のエスカレーター調査日は、22年6月3日火曜日で1,135人、23年6月7日火曜日で1,116人。

会長 人口が何人でどれくらいの割合で利用しているか分かるか。

木田 23年3月末人口で光風台5,049人、新光風台4,381人。

会長 エスカレーターを9人に1人が使われているのをどう重くみるかである。光風台が57.7%、新光風台が42.3%でほぼ人口比例している。

木田 「バスの運行の現状と将来について」資料説明。

会長 この案はいつまで担保されるのか。

木田 今後阪急バスとの協議である。内部では3年はぐらいいは何とかしてもらいたいと考えている。

委員 バスの乗車数が低いということは、電車との接続時間の問題が大きなネックとなっている。妙見口行き直行電車が20分に1本なので、必ずバスが待っているようにすれば、採算性が向上するのではないか。利用者側の意向を検討外にして町に1200万円補償というのはあまりにも無鉄砲な数字ではないか。

木田 エスカレーターはすぐに乗れるというのは事実だが、バスの場合工夫は考えても全てすぐに乗れるという状況は考えにくいのではないか。

代理 バスの損益分岐点は幾らであるかという、20～30人の乗車で、ほぼ席が埋まった状態。

委員 光風台から東ときわ台に行く場合、光風台の停留所はどうなるのか。

木田 巡回バスで使用した前の停留所が基本で阪急バスと協議している。

委員 間違っている部分については指摘が欲しい。9月議会を傍聴して、今度バスが走るのに1200万円が年間必要で、内訳は750万円が補てん部分、450万円がバス3台購入部分であると。巡回バスが走っていた際には年間5000万円近い補助金が出ていたので、1200万円は安いなという感じがするが、社会実験の話など切り替えるべきは切り替えてやってほしいという要望がある。

木田 阪急バスの提案は1200万円である。現在金額については交渉中で、考え方を整理して住民の方にも出来るだけ分かりやすい事を目指している。

委員 住民サイドからすると、統一した説明責任を果たしてほしい。町には議員に説明するスタンスと同じようなスタンスで返してほしい。

会長 阪急バスは独占力があるので、それに対してのきちっとした説明責任が要る。

木田 巡回バスは町があくまで走らせてほしいというコミュニティバスで、年間5000万円近く払っていたが、今回は一般路線に対するものなので、きちっとした説明資料や阪急バスの置かれている状況について説明するよう申し入れている。

鴻野 「エスカレーターの見積もりについて」資料説明。

委員 エスカレーターは屋内型、屋外型、準屋外型があると思うが、見積もりの仕様は合わせたのか。

鴻野 見積条件として、現在屋外型で設置していて雨よけが付いているという条件であるので、準屋外型ということでの見積もりである。

会長 1億2千6百万円～2億3百万円と見積もりなので幅があるが、この範囲ということですね。監視人件費の必要性については。

鴻野 過去に事故例がないが、エスカレーターは角が尖っているので、監視はあった方がより安全性が担保される。

委員 エスカレーター営業マンの確認したら、監視を置きなさいという法律はないらしい。事故が起きた際に管理責任者の責任とされるので、置いた方がベターであると。非常ボタン等で停止した際に監視員がいないと起動が出来ないという問題もある。

鴻野 「社会資本整備総合交付金交付要綱」について資料説明。

道路付属構造物であればエスカレーター、エレベーターとも交付の対象となる。

市町村の一括交付金について、24年度は見送りと決定された。

会長 傍聴席から提出された資料について私も研究しているので、私から説明する。

この資料は大阪府が作ったものなので、申請すれば条件に合うのでお金があればいけるという話だが、気をつけておかないといけないのは、国の予算が府にどれくらい振り分けられるのかということがあるので、府がこういっているのであるから、もっと重要な申請があったとしても町の優先度を高くしてくれるとは思いますが、完ぺきではないということ。

次に代替案機能得失検討表について説明願う。

委員 光風台は委員3人の意見を列記したもの。

委員 新光風台は委員3人と継続協議委員会を持ち寄りまとめたもの。

木田 町側は施設の持っている機能の得失を示したもの。

会長 受益者負担をしてでも継続したいという意向なのか、雰囲気などはいかがなものか。

委員 光風台は幹事会で報告しているが、今の段階で利用者負担の何が一番好ましいかは出ていない。光風台と新光風台が同じアンケートを、バスが具体的な状況になった段階で取るべきではないか。

委員 新光風台はバスに替えるというのは全く反対で、バスとエスカレーターを並立の形が基本方針。エスカレーター設置の歴史的経緯から見ても、使用者の受益負担をゼロにするわけにはいかず、応分の負担は覚悟しなければならないが、どういう形で負担するのか等の詳細は自治会総会に諮り決定するという結論である。

木田 現時点においては26年度中でエスカレーターは廃止するという基本方針であるが、町長が地元の方と協議を行ない、代替案として何が一番将来に向かって適切なのか、財政状況は悪化するであろうから住民負担もお願いしたいという2点の議論を深めたい。

委員 エスカレーターを残すについての受益者負担はやぶさかではない。最初は国からの補助金はゼロからスタートしたが、55%出るといって情勢が変わるわけで、受益者負担についても、町の財政負担についても相当緩和され、何とか歩み寄れる線まで持っていけるのではないか。

委員 議論するにしても地域背景が違うので難しい。アンケートを実施するにしてもバスの事を踏まえた上で実施しないといけない。

会長 住民アンケートを取って、それを踏まえてより詳細にどうするのか、受益者負担の割合をどこまでと決めて、どういった案でやって行くのかを考えていくという形を取る。アンケートはなるべく早い方が良いと思うが、取るということによろしいか。

委員 アンケートの中味の議論が必要。

委員 具体性が無いと出せない。

委員 1月早々にはやらないといけない。

会長 決まったのを聞く訳に行かないので、アンケートは町の負担、住民の負担がどれくらいであるのかというのを、いくつかパターンを考えながら取るような形となるかもしれない。アンケートの結果がすべてではないので、住民の意向がこうなので、この会議としてはこういう結論を示すという形で良いのではないか。

委員 町がたたき台を作ってくれるということか。我々がすれば残すというアンケートになる。

会長 非公式に集まってもらい協議してもらうのが良いのではないか。

内田 町の方でアンケートのたたき台を作ろうと思えば、金額の書き方をどうするのか。見積もりに開きがあり、負担額も幅がうんと出る。

会長 個人的な意見だが、住民にはある程度明確な数字を示した方が良いと思う。ある程度金額がぶれた場合は行政が負担する形で、見えている金額で提示した方がまとまりやすいかなと思う。

内田 今やるなら幅のあるままでないと仕方がない。また、イニシャルかランニングかの議論が必要。

会長 ランニングの方が住民は見えやすいのかなと。イニシャルとしても、ぶれないイニシャルの一部分かなと。次回までに何回か相談してもらい、次回にアンケート案を出していただければと。

委員 新光風台の対話集会で町長が社会実験バスの乗車率が30%を切れば廃止するので、新光風台の路線バスも30%を切るようなことがあれば廃止がありうると説明された。そのリスクも考えて、バスだけでいいという考えは避けなければならない。

木田 今回の阪急バスに対する助成については明確な基準が必要なので、その路線についても収支率50%を超えておいてほしいという思いがある。見直しの基準として、いつまでも助成は出来ない、利用がある路線でないといけないという思いから町長はそういったと思う。

委員 次回この話が分からないと出来ない議論と思うが、全体予算で、例えばイニシャルコストを我々が負担しなければならないのか、ランニングコストを負担しなければならないのか、その何%を住民側が負担しないといけないのかというたたき台は持ってきてくれるのか。

委員 次はどれくらい受益者負担すればエスカレーターの存続を考えるというのを町から提示していただけるのか。

内田 宿題で持ち帰る。

委員 確認だが、アンケートは町がたたき台を作ってくれるのか。

会長 何度か寄ってもらわないといきなりは難しいかと。

委員 そうなれば先生方にも入っていただいた中で議論したものを、この場でオープンという形にしないと、やらないとまた喧々諤々になる可能性があるので協力いただきたい。

会長 調整しましょう。12月の日程は、12月10日(土)19時~光風台自治会館で。

午後7時閉会。

第4回 光風台駅前エスカレーター代替案検討会議

日 時 平成23年10月23日(日)
午後5時～

場 所 新光風台自治会館

次 第

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 光風台駅調査の結果について
- (2) バス運行の現状と将来について
- (3) エスカレーターの見積について
- (4) 交付金の交付要綱について
- (5) 住民（利用者）負担について
- (6) その他

3. 第5回会議の日程

日 時 平成23年11月19日(土) 午後7時～
場 所 光風台自治会館

4. 第6回会議以降の日程

日 時 平成23年 月 日(土) 午後 時～
場 所 光風台自治会館

本日の町が用意した資料

- (1) 第3回 検討会議 会議録（概要）
- (2) 光風台駅降車者数調査結果
- (3) 豊能町域内路線バスの再編について（路線図を含む）
- (4) エスカレーターリニューアルに係る見積り費用（概算）
- (5) 代替案機能得失検討表
- (6) 社会資本整備総合交付金交付要綱

第3回 光風台駅前エスカレーター代替案検討会議 会議録（概要）

日時 平成23年9月3日（土）午後7時00分より9時
場所 新光風台自治会館
出席者 学識経験者 : 赤井阪大教授（会長）、猪井阪大助教（職務代理）
光風台自治会 : 水谷自治会長、倉場委員、飯田委員
新光風台自治会 : 大原自治会長、本山委員、吉岡委員
豊能町役場 : 鴻野建設課長、内田財政課長、木田企画政策課長
事務局 : 東浦企画政策課主幹
傍聴者 上島府議、西岡議員、高尾議員、竹谷議員、永並議員、高橋議員、
小寺議員、住民17名

【確認事項】

- ・ 議会費の平成23年度予算額
- ・ 議員定数・議員報酬等・政務調査費の府下町村の比較
- ・ し尿処理について（一般廃棄物であるし尿・浄化槽汚泥は市町村の責任により処理。）
- ・ 公園・緑地・街路樹に要した経費（22年度決算見込み数値）

【決定事項】

- ・ 光風台駅を降りた後どのような交通手段を取るか、エスカレーター等により光風台大橋東詰へ上がってきた人がどちらに行くのか調査を行う。調査日 10月6日、予備日 10月13日。両自治会が駅前担当、町が光風台大橋東詰担当。

【次回会議準備資料等】

《町側》

- ・ エスカレーターの財源を議論できる資料（見積書含む）。
- ・ バス関連資料。

《住民側》

- ・ 受益者負担について住民の意見のまとめ。
- ・ バスなのかエスカレーターなのか住民から聞き取り。

【次回会議の論点】

- ・ エスカレーターをどういう状況であれば存続できるのか。
- ・ 交付金の対象とした場合の財源について。
- ・ 受益者負担はどのくらい出来るのか。
- ・ バスなのかエスカレーターなのか。

【会議概要】

会長 開会。

委員 議事録(概要)のまとめ方について、確認事項・決定事項・問題点や経緯を書いてもらった方が分かりやすい。

木田 中身と共に、今回より整理して加えたい。

委員 会議の進め方について、本来目的のエスカレーター代替案を検討すべき。

会長 お金の使い方については今回で終わりにして、今日か次回から代替案の検討に入る。

内田 「議会費平成23年当初予算額」「し尿処理について」資料説明。

鴻野 「公園・緑地・街路樹に要した経費」資料説明

委員 し尿処理の経費で、50%が箕面市からの受託量であるが、費用負担が町の一般財源の2千万円より少ないのはなぜか。

内田 箕面市の分がなければ3900万円の持ち出しである。受け入れをしているので2000万円で済んでいる。

委員 公園の委託料は3500万円本当に必要なのか。

鴻野 競争入札で町内造園業者を呼び入札している。

鴻野 「能勢電鉄光風台駅調査実施要領」資料説明。

委員 9月は大学が夏休み中なので、10月に入ってからの方が良いと思う。

会長 10月6日(木)実施。雨天の場合10月13日(木)に決定。

では、代替案の機能得失検討表について。この会議の一番のメインで、エスカレーターの代替案を考えるとということで、代替案のメリット・デメリットの思いを委員から述べていただき、意見をまとめて、協議して行って皆さんで考えるような形にしたい。

委員 前回の議事録でエスカレーターに補助が付くような表現があったが、6月議会では付かないと答弁記録されているが。

鴻野 社会資本整備総合交付金が地域戦略交付金に変わって、エスカレーターも交付金の対象となるという府からの答えをいただいたのが6月議会後である。

委員 この会議では補助金の内容が変わったということは一切言っていない。

鴻野 8月の会議でも話している。

会長 前回何も知らない人が聞くと、エスカレーター、エレベーターの両方に出るという話をされていたように思う。

木田 エスカレーターは更新しないけれども、何らかの足の確保は必要ではないかということで、阪急バスの新光風台と東ときわ台の路線バスを統合して光風台も路線バスが走ることに對して阪急バスに助成するという考えが良いのではと考えている。エスカレーターは駅から上に上がるだけで、その後は徒歩になるのでそこがデメリットだと考えている。

会長 今後社会が変わっていく中で、代替案のどれを取っていくのかという時に、住民が如何に納得してどこにお金を費やすのが良いのかということ。住民全体で負担する、いわゆる税金を入れるということと、一部受益者、使っている人が払うということを入れることによって、住民の理解できる部分もあるかもしれないという思いがあって受益者負担と書かせていただいている。それを踏まえて意見があれば出してほしい。

委員 やはり費用対効果である。メリット・デメリットを議論する時も、特に費用等、諸元、バスであれば何分おきに走るかというあたりの情報が必要。

鴻野 エスカレーターの見積もりを今週の14日期限に出すよう5社にお願いした。

委員 エレベーターのほうは、コンサルタントに出すことを決めるようになっていたようだが。

木田 庁内協議の結果、各々の機能を検討しその機能の得失を十分協議し、もしもある一定の方向が見えるならコンサルタントにかけようという結果になった。

内田 町としてはコストの話をまず置いて、今日の資料のようにメリット・デメリットを先に議論できませんかということ。

委員 出来ないことはないが、問題の発生源は財政難。

職務代理

見積書の精度が欲しいと言っていたら一向に進まない。見積もりは取ってもらって、並行で。

会長 例えば、みんなが納得するエスカレーターと同等の機能を持つエレベーターのコストを出したときに、確実にエレベーターの方が高くなるというのが分かれば、エレベーターの見積もりを取らなくて良い。メリット・デメリットを議論した上で、エスカレーターの方がエレベーターより絶対に良いというのが判明すれば、エスカレーターに特化して議論する事も可能である。エスカレーターよりエレベーターの方が安くて便利という可能性が議論した上でも残るのであれば、見積もりを取らざるを得ないと思う。

委員 時間当たりの搬送能力がある。大雑把に言うと、エスカレーターの方が3から5倍の搬送能力がある。

委員 待ち時間である。エレベーターを待つにしても私なら3分しか待たない。ラッシュアワーにはあまり意味をなさないのではないか。

委員 今までいろんな話を聞いていると、少子高齢化や、車椅子、ベビーカーは無視されている。エスカレーターではその人達はどうか。

委員 バリアフリーばかりやっても情勢は好転しない。今現役で働いている人、学生がこの町に住み続け、少しでも税金を納めてもらおうという政策を考えた場合には、エスカレーターに勝るものはない。エレベーターに代えたら、若い人は乗らない。

委員 それを言うのであれば、光風台側はエスカレーターだけで話を進めたくない。バスのない状態であれば議論しにくい。

会長 エスカレーターの議論を今後進めていくのは当然だが、光風台側としては、バスを走らせるという案が代替案になる可能性もあるのか。

委員 考えられると思う。

委員 具体的にどういう形でバス走るかわからないが、光風台は巡回バスが無くなり、上に上がるエスカレーターさえ無くなってしまったら困る。どこまでが歩ける範囲なのか。その辺も議論しながら良い方法を取らなければならないと理解している。

委員 費用抜きにエスカレーターが良いかエレベーターが良いかという話を進

めるのは難しい。

委員 お金を度外視してメリット・デメリットを考えるのも一つの議論の展開ではないか。バスの問題も、どういう形の路線、何分間隔でどういう風なルートで走るのか、交通特別委員会に示されるという事であるから、そうなれば我々も突っ込んだ議論がやっていけると思う。

木田 バスについてはまだ阪急バスよりダイヤが示されていない。交通特別委員会でも統合ルートは分かるが、どのような時間帯で走るのかがわからないので、具体的に分かればこの委員会にも提示できればと思う。

会長 バスについては新たに財政負担が増えるのか。

木田 増える。現時点で東ときわ台線も新光風台線も町域を運行している阪急バスは全て赤字である。阪急バスにも合理化図ってもらい、町も許される限りの負担をしていくことにより西地区全体の足の確保が図れるならば有効ではないかと。

委員 まだエスカレーターとエレベーターの話が途中なのに、もうバスの話が出てくると、話がそっちに行ってしまう。

会長 そうではなくて、バスが代替案になる可能性があるという光風台の意見もあり、そのバランスで意見を出してもらえばいいと思うが。新光風台としてはバスで代替する案に関してはどうか。

委員 どちらかってなったら絶対エスカレーターである。

会長 お金のお話を置いた上で、お金に関係なく、エスカレーターかバスなら、エスカレーターか。

委員 55%補助が出るなら、エスカレーターをもう1基増設。上りも下りも両方できる、絶対エスカレーター。

委員 いきなりバスの話を出されても、運行間隔等が分からないと。何分おきかというのは大きいと思う。

会長 電車が着く度だったら可能性があるのか。明らかに費用がかかるが。

職務代理

難しいところ。バスとなればイニシャルコストは少ないが、経常経費はエスカレーターよりもかかる。

委員 基本的にエスカレーターは置いておいていただけたら有難い。バスについても内容が分からない中で、議会の議論と我々も並行してやっていく。

委員 国庫補助が出るということになれば、財政難という前提が変わる。だからもう少し詳しく府の担当者をお呼びして説明していただきたいとお願いしたい。

鴻野 内容は私が申し上げた以上のことは、府も言わないと思う。

会長 私としては、もうちょっと話が詰まってからでよいと思う。

いろいろな代替案があることはあるが、基本的に現実的に考えるとエスカレーターをどう存続するのかということに尽きる。

今回は、エスカレーターをどういう状況であれば存続出来るのかという視点に向かって、町側は見積書をもって財源を議論できる資料を出していただ

く、町民側はどのくらいのイメージであれば受益者負担できるのかを探っておいていただいて、意見をまとめて話していただく。それを進めていって、どうしてもエスカレーターで折り合いが付かなければ、エレベーターとかバスも、もう少し検討する方向でいければと思う。

職務代理

次回、バスもくわしくデータを出された方が良い。

木田 出せる限り用意したい。

会長 次回はエスカレーターの補助が出た場合のコスト、それも幅があると思うがそれを議論する。住民はバスについても、バスなのかエスカレーターなのかを住民の意見を聞いていただいて次回議論する。

次回は10月23日だが、その次も決めておく。

木田 11月は19日、午後7時から、光風台自治会館。

午後9時閉会

光風台駅降車者数調査結果【平成23年10月6日(木)】

		駅前															光風台大橋東詰			合計					
		バス			階段(エスカレーター横)			タクシー			歩道(光風台4丁目方面階段等)			迎車			合計			エスカレーター			合計		
自	至	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計
6:00	7:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2	1	3	4	1	5	6
7:00	8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	9	9	0	10	10
8:00	9:00	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	4	0	11	11	0	15	15
9:00	10:00	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	2	1	4	5	0	13	13	1	17	18
10:00	11:00	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	2	0	2	2	2	4	6	2	9	11	4	13	17
11:00	12:00	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	2	3	9	10	19	10	12	22
12:00	13:00	3	6	9	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	3	5	6	10	16	6	19	25	12	29	41
13:00	14:00	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	6	6	3	11	14	8	16	24	11	27	38
14:00	15:00	5	3	8	0	0	0	0	0	0	2	0	2	6	2	8	13	5	18	8	30	38	21	35	56
15:00	16:00	2	10	12	0	0	0	0	0	0	2	10	12	0	0	0	4	20	24	29	23	52	33	43	76
16:00	17:00	5	25	30	0	2	2	1	0	1	1	15	16	2	10	12	9	52	61	16	56	72	25	108	133
17:00	18:00	4	11	15	0	3	3	0	0	0	0	16	16	0	15	15	4	45	49	18	88	106	22	133	155
18:00	19:00	5	41	46	0	5	5	0	0	0	1	24	25	1	34	35	7	104	111	0	151	151	7	255	262
19:00	20:00	11	52	63	0	17	17	0	0	0	0	21	21	2	76	78	13	166	179	6	181	187	19	347	366
20:00	21:00	1	34	35	0	8	8	0	0	0	1	24	25	6	56	62	8	122	130	0	151	151	8	273	281
21:00	22:00	0	38	38	0	7	7	0	0	0	0	14	14	0	49	49	0	108	108	2	106	108	2	214	216
22:00	23:00	0	27	27	0	13	13	0	4	4	1	15	16	1	53	54	2	112	114	1	104	105	3	216	219
23:00	0:00	0	0	0	0	46	46	0	6	6	0	20	20	0	33	33	0	105	105	0	41	41	0	146	146
0:00	1:00	0	0	0	0	28	28	0	5	5	1	8	9	0	7	7	1	48	49	0	0	0	1	48	49
合計		40	253	293	0	133	133	1	15	16	12	175	187	21	349	370	74	925	999	106	1,021	1,127	180	1,946	2,126

※上での階段利用者は149人。その差16人は下のエスカレーターに乗り、上のエスカレーターには乗らなかった人と推測。

※下のエスカレーターに乗り、上のエスカレーターには乗らなかった人16人を加え、2,142人が降車者総数。

降車者の交通手段の割合

	人	%
バス	293	13.8%
階段	133	6.3%
タクシー	16	0.8%
歩道	187	8.8%
迎車	370	17.4%
エスカレーター	1,127	53.0%
合計	2,126	100.0%

→阪急バスによる直近の調査では302人。ほぼ近似値。

→町によるH22調査では1,135人、H23調査では1,116人。ほぼ近似値。

→能勢電鉄によるH21調査では2,325人、H22調査では2,295人。ほぼ近似値だが、減少傾向？

エスカレーター利用者の内訳

		エスカレーターから									駐輪場から													
		光風台へ			新光風台へ			駐輪場へ			合計			光風台へ			新光風台へ			合計				
自	至	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計	高齢者	高齢者以外	計		
6:00	7:00	1	2	3	0	1	1	0	0	0	1	3	4	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	
7:00	8:00	0	4	4	0	5	5	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8:00	9:00	0	3	3	0	8	8	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9:00	10:00	0	10	10	0	3	3	0	0	0	3	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10:00	11:00	0	6	6	2	3	5	0	0	0	2	9	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00	12:00	5	8	13	4	2	6	0	0	0	9	10	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:00	13:00	6	16	22	0	3	3	0	0	0	6	19	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00	14:00	4	5	9	3	10	13	1	1	2	8	16	24	1	1	2	0	0	0	1	1	2	2	
14:00	15:00	8	19	27	0	8	8	0	3	3	8	30	38	0	2	2	0	1	1	0	3	3	3	
15:00	16:00	23	14	37	6	9	15	0	0	0	29	23	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	17:00	11	36	47	4	17	21	1	3	4	16	56	72	1	1	2	0	2	2	1	3	4	4	
17:00	18:00	11	37	48	6	47	53	1	4	5	18	88	106	0	2	2	1	0	1	1	2	3	3	
18:00	19:00	0	86	86	0	56	56	0	9	9	0	151	151	0	4	4	0	5	5	0	9	9	9	
19:00	20:00	5	93	98	0	80	80	1	8	9	6	181	187	1	6	7	0	2	2	1	8	8	9	
20:00	21:00	0	75	75	0	71	71	0	5	5	0	151	151	0	2	2	0	3	3	0	5	5	5	
21:00	22:00	2	59	61	0	43	43	0	4	4	2	106	108	0	2	2	0	2	2	0	4	4	4	
22:00	23:00	1	55	56	0	48	48	0	1	1	1	104	105	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	
23:00	0:00	0	21	21	0	19	19	1	1	1	0	41	41	0	1	1	0	2	2	0	3	3	3	
0:00	1:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計		77	549	626	25	433	458	4	39	43	106	1,021	1,127	3	22	25	1	18	19	4	40	44	44	
駐輪場から		3	22	25	1	18	19																	
合計		80	571	651	26	451	477																	

エスカレーター利用者の地域別の割合

	人	%	内高齢者(人)	内高齢者(%)
光風台へ	651	57.7%	80	12.3%
新光風台へ	477	42.3%	26	5.5%
合計	1,128	100.0%	106	9.4%

調査結果

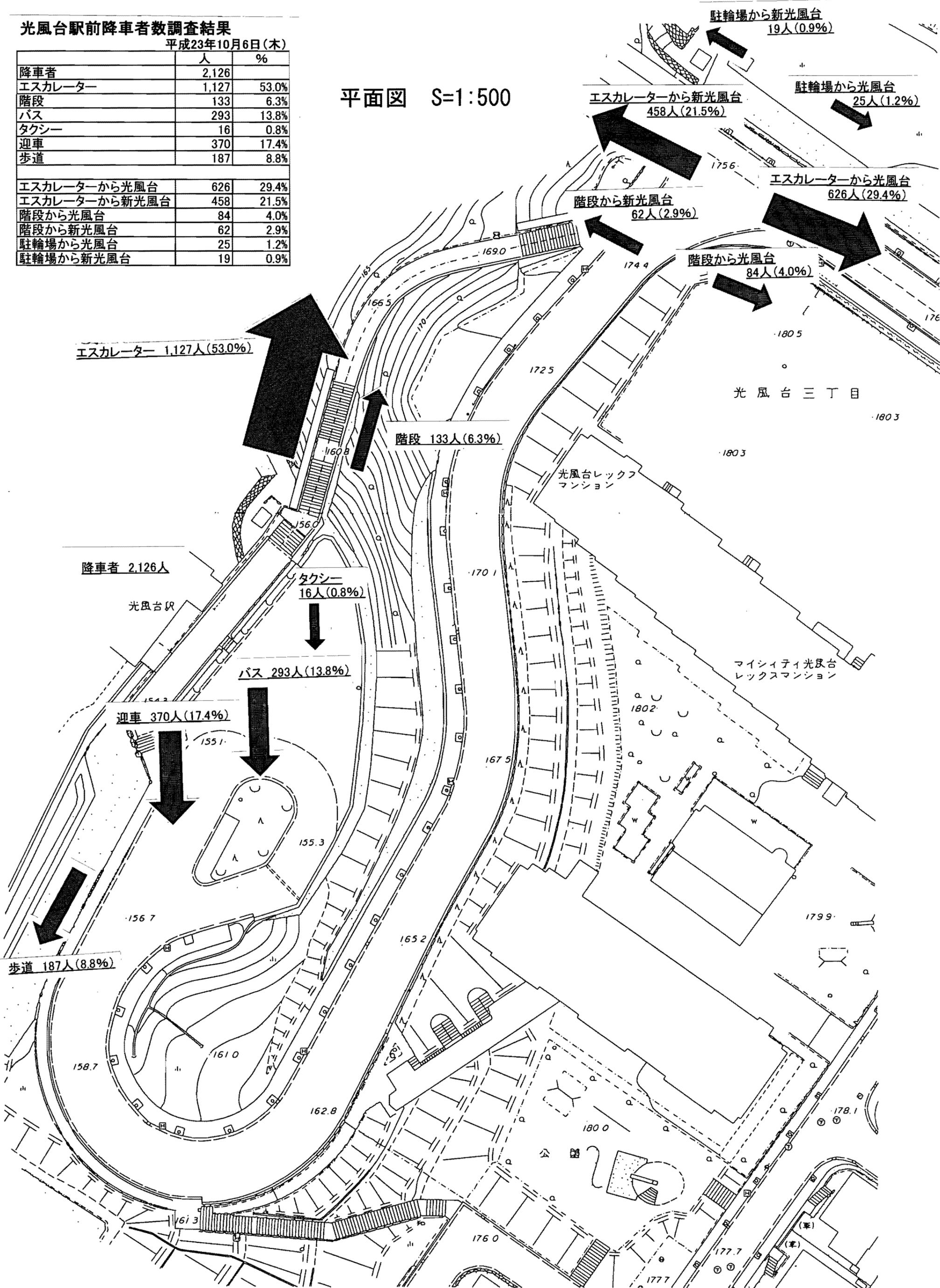
- ① 駅降車者のうちエスカレーターの利用者は53.0%(約1,130人)で、そのうち高齢者は9.4%(100人強)である。
- ② エスカレーター利用者のうち光風台方面へ行く人は57.7%(約650人)、新光風台方面へ行く人は42.3%(約480人)である。そのうち高齢者の割合は、光風台方面12.3%、新光風台方面5.5%である。
- ③ 迎えの車に乗る人は17.4%、バスに乗る人は13.8%、タクシーに乗る人は0.8%で、合計31.9%の人が交通手段に乗り物を使う。

光風台駅前降車者数調査結果

平成23年10月6日(木)

	人	%
降車者	2,126	
エスカレーター	1,127	53.0%
階段	133	6.3%
バス	293	13.8%
タクシー	16	0.8%
迎車	370	17.4%
歩道	187	8.8%
エスカレーターから光風台	626	29.4%
エスカレーターから新光風台	458	21.5%
階段から光風台	84	4.0%
階段から新光風台	62	2.9%
駐輪場から光風台	25	1.2%
駐輪場から新光風台	19	0.9%

平面図 S=1:500



平成23年10月23日

豊能町域内路線バスの再編について

1. 東ときわ台・新光風台線

東ときわ台線は、住宅開発者である能勢電鉄(株)と阪急バス(株)との協議により、1985年に開設した路線である。1995年には435千人を数えていた年間輸送人員は、2009年度には214千人となり、地区の少子高齢化とも相まって、わずか15年程度の間で50%以上の減少をみている。

新光風台線は、1998年に町と阪急バスとの協議により開設した路線である。輸送人員については、ほぼ横ばいの状況である。

阪急バスとしては、利用者減による収支の悪化が続いていることから、不採算路線について便数調整等の経営の合理化を進めている。豊能町域内の5路線はすべて不採算路線であり、合理化の検討対象となっている。町では巡回バス見直しの際、パブリックコメントを実施、その中で西地区交通の存続や検討という意見が多かったため、社会実験の検証作業を通じて検討することとしていたが、平成23年3月議会で平成23年度予算付帯決議がなされ、早期に検討・実施する必要性が生じた。

一方で、町と議会はかねてから箕面森町への接続を要望しており、加えて本年6月末での巡回バスの休止を受け、光風台地区の運行や吉川支所への接続についても要望することとなった。

これら双方の事情から、今回阪急バスから両路線を統合することによる光風台地区への路線延長、および箕面森町への接続が提案された。

① 運行計画の概要

(ア) 東ときわ台の運行

- ・ 朝ラッシュ時（始発～午前9時）は、妙見口駅接続を継続するが、運行回数は調整する。
- ・ 昼間時（午前9時～午後5時）以降については、光風台駅接続に変更（新光風台への連続運転）するとともに、運行回数を調整する。
- ・ 終日にわたり、箕面森町に接続した運行をする。

回数：発回数／着回数 間隔：分（概略）

	現行		計画					
	妙見口駅		妙見口駅		光風台駅		箕面森町	
	回数	間隔	回数	間隔	回数	間隔	回数	間隔
朝ラッシュ	12／13	7～22	8／9	17～21	4／4	35	4／4	35
昼間時	21／21	20			14／14	30	7／7	60
夕方以降	22／21	20			15／14	30	6／7	60
合計	55／55		8／9		33／32		17／18	

(イ) 新光風台の運行

- ・ 現行の光風台駅への接続を基本とした運行に加え、支所前・箕面森町に接続した運行を新設する。

	現行		計画					
	光風台駅		光風台駅		支所前		箕面森町	
	回数	間隔	回数	間隔	回数	間隔	回数	間隔
朝ラッシュ	8／9	13～22	8／8	17～20	4／4	35～40	4／4	35
昼間時	15／14	20～60	14／14	30	14／14	30	7／7	60
夕方以降	19／19	12～60	14／15	30～40	14／15	30～40	6／7	60
合計	42／42		36／37		32／33		17／18	

- ・ 新光風台から支所方面接続については、光風台地区を経由する。…上表の支所前接続回数が光風台地区の運行回数となる。

② 運賃 (予定)	東ときわ台より	箕面森町 150 円	光風台駅 150 円	新光風台内 180 円
	光風台駅より	箕面森町 190 円	支所前 150 円	新光風台内 150 円
	新光風台より	箕面森町 250 円	支所前 170 円	光風台駅 150 円

2. 東能勢線

東能勢線は、池田と町の中心地である余野地区を結ぶ路線として、古くから運行を行っている路線である。これまでの間、池田市域では伏尾台団地の開発や沿線でのマンション建設等により旅客需要は増加したが、豊能町域については希望ヶ丘の開発はあったものの、沿線人口の減少や少子高齢化及び城山高校の廃校等により、乗客数は減少の一途を辿っており、収支状況についても年々悪化している。阪急バスでは、今後抜本的な輸送力の調整（大幅減便や路線廃止）による収支改善が図られるであろうが、今回の再編は、町との関係に鑑み、最低限の輸送力調整を数回実施するに留められた。

① 運行計画の概要

- ・ 朝夕ラッシュ時に、余野方面～池田間の輸送力を若干調整する。
- ・ 牧～余野間の運行回数を半減し、希望ヶ丘起終点の系統を増回する。
- ・ 中止々呂美にて千里中央方面との接続を考慮したダイヤ設定とする。

運行回数の比較	平日		土曜日		日祝日	
	現行	計画	現行	計画	現行	計画
牧～池田系統	18/19	9/9	17/18	8/9	14/16	8/9
希望ヶ丘～池田系統	1/1	8/6	1/1	8/7	1/1	8/7
余野～池田系統	2/0	1/1	2/0	0/0	2/0	0/0
合計	21/20	18/16	20/19	16/16	17/17	16/16

3. 北大阪ネオポリス線

北大阪ネオポリス線は、希望ヶ丘団地の住宅開発業者である大和団地(株)と阪急バスとの協議により、1989年に開設した路線である。その後、入居者増に伴う増回運転の実施や、町からの要望に応える形で高山系統の設定等の見直しが実施された。

今回の再編は、東能勢線変更に伴う微調整のみ実施される。

① 運行計画の概要

- ・ 希望ヶ丘～千里中央方面間は、現行回数を維持するが、前述の希望ヶ丘～池田系統の増回に伴い、希望ヶ丘～余野間の輸送力を調整する。

運行回数の比較	平日		土曜日		日祝日	
	現行	計画	現行	計画	現行	計画
希望ヶ丘～余野間	23/21	15/15	21/21	13/14	15/14	7/7

4. 忍頂寺線

忍頂寺線は、余野地区から茨木市北部を經由して茨木市中心部を結ぶ輸送を行っている。当路線についても輸送人員の減少傾向に歯止めがかからず、収支状況も厳しい状況である。本来ならば、抜本的な調整（大幅減便や路線廃止）により収支改善が図られるところであるが、東能勢線同様の姿勢で、路線の維持が図られた。当路線の町域での利用者は従前より非常に少なく、城山高校の廃校等とも相まって、更に減少を続けている状況である。

今回の再編内容は、若干の輸送力を調整するのみであるが、当路線は茨木市域の輸送のウエイトが大きいことから、今後検討される茨木市の交通体系の見直しによって、町域内の更なる見直しに連動することとなるからである。

① 運行計画の概要

- ・ 茨木方面の運行について、現在は忍頂寺にて乗継乗車をしているが、今回の再編により直通運転を復活する。
- ・ 大円経由便・福田経由便とも運行回数を調整する。

運行回数の比較	平日		土曜日		日祝日	
	現行	計画	現行	計画	現行	計画
忍頂寺～大円～余野間	11/10	10/8	11/10	8/6	10/9	8/6
忍頂寺～福田～余野間	3/3	3/2	3/3	2/2	3/3	2/2

東地区運行系統図（再編後）

①【東能勢線】牧⇔池田
減便（半減）

①【東能勢線】希望ヶ丘⇔池田
増便

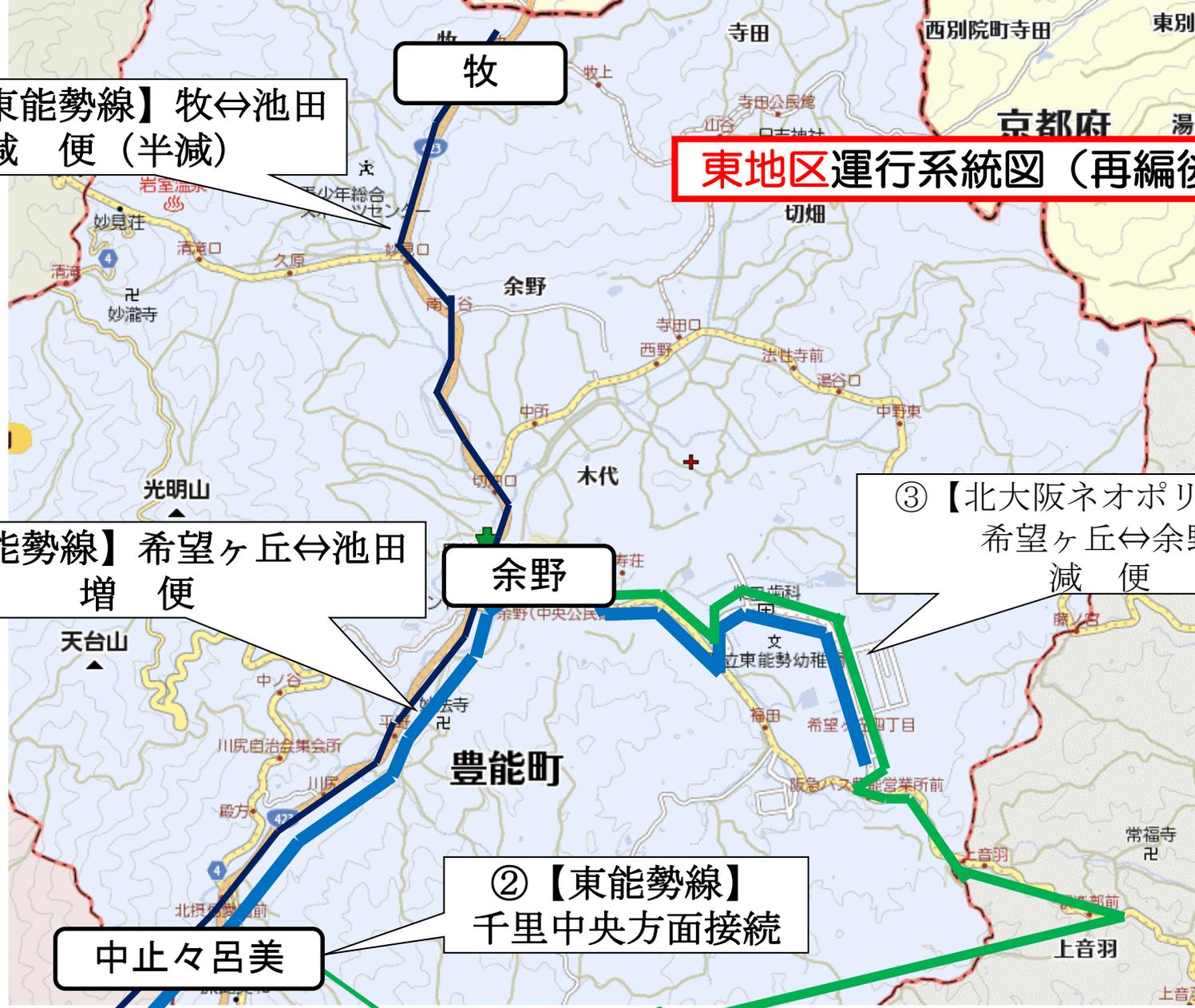
③【北大阪ネオポリス線】
希望ヶ丘⇔余野
減便

②【東能勢線】
千里中央方面接続

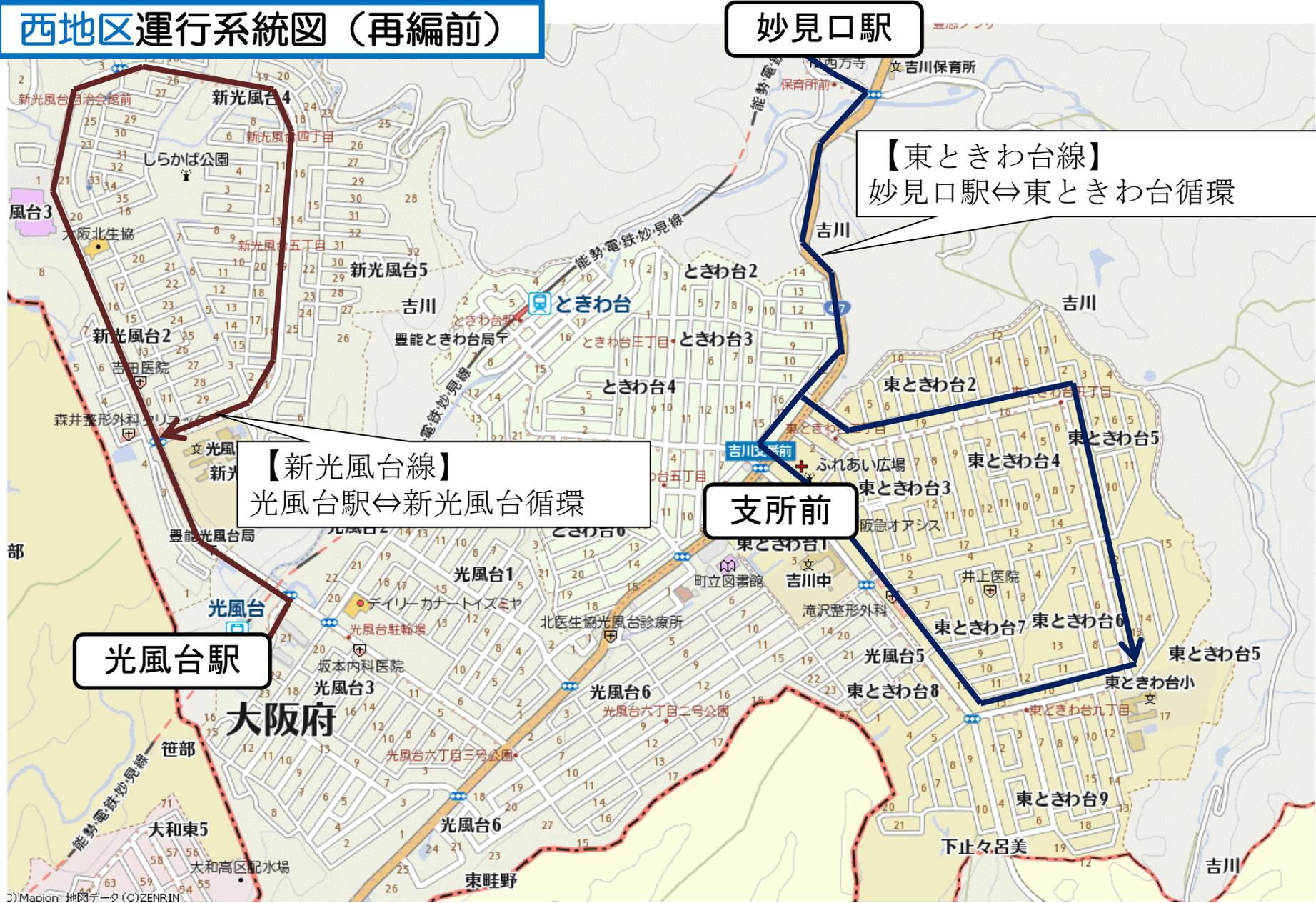
中止々呂美

池田

千里中央



西地区運行系統図（再編前）



妙見口駅

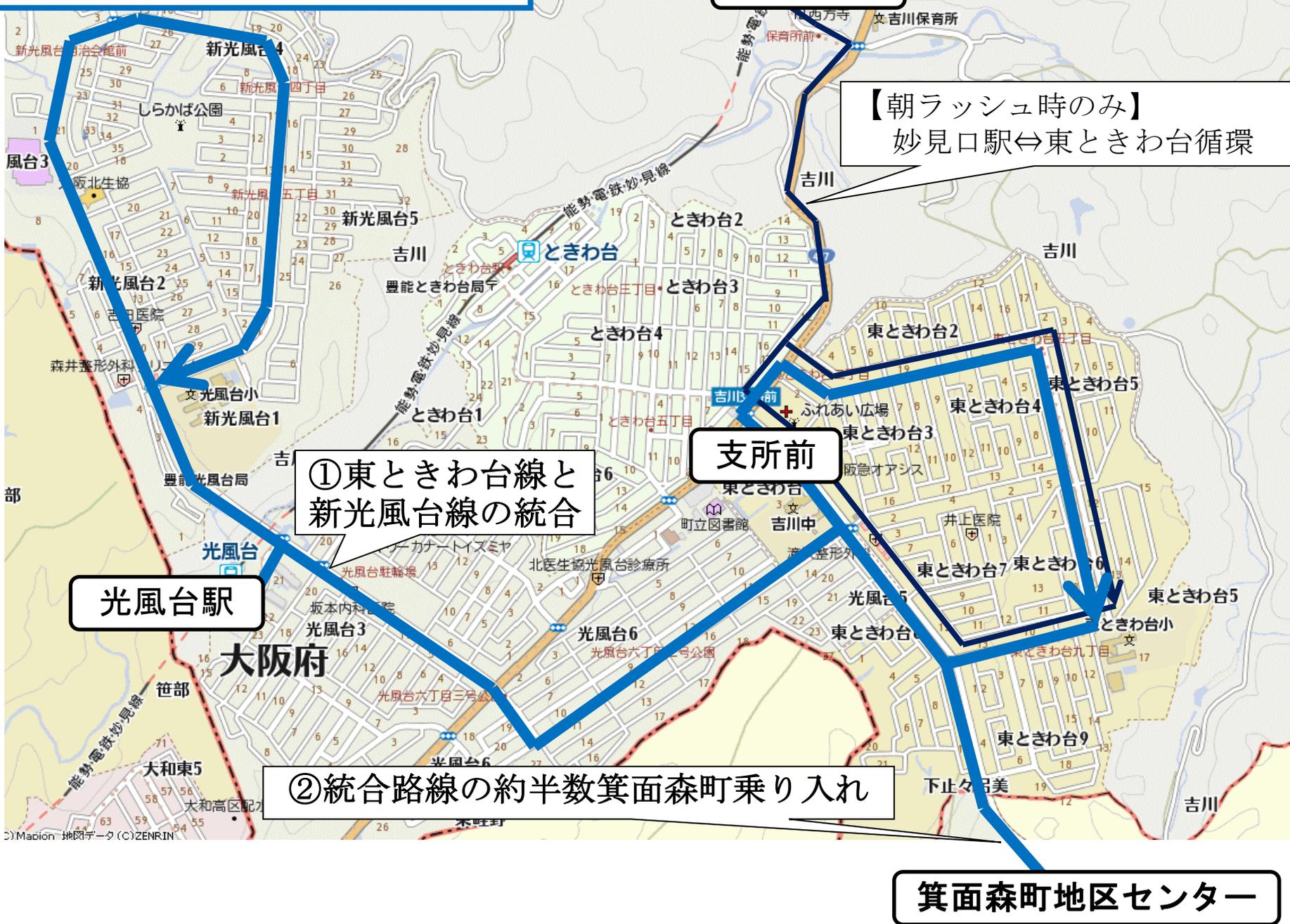
【東ときわ台線】
妙見口駅⇔東ときわ台循環

【新光風台線】
光風台駅⇔新光風台循環

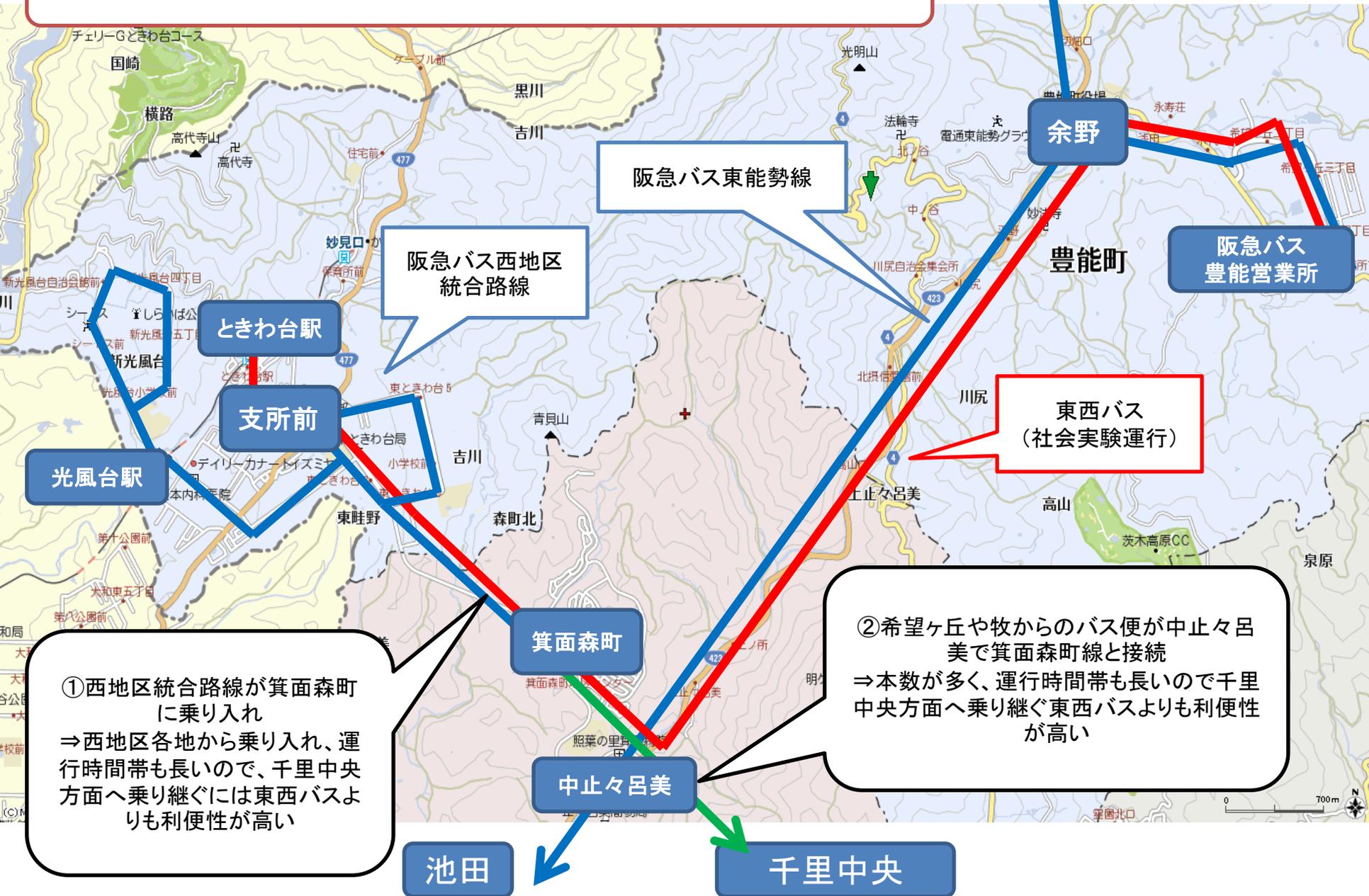
光風台駅

支所前

西地区運行系統図（再編後）



阪急バス路線再編と社会実験運行(東西バス)路線図



1. エスカレーターリニューアルにかかる見積り費用(概算)

	見積り金額(円)	備考
三菱	110,770,800	
日立	187,740,000	
フジテック	176,463,000	監視カメラは別途
日本オーチス	137,350,500	
東芝	見積り辞退	

注：消費税等相当額を含む

見積り条件

- 1)アーケード部分の設置、撤去についての費用は、含まない。
- 2)基礎については、十分な耐力があることが前提。

アーケードの設置撤去にかかる概算費用については、以下の通り。

撤去	2,000,000
設置	14,000,000
合計	16,000,000

以上のことから、エスカレーターの撤去、設置にかかる概算費用は、126,000千円～203,000千円となります。

2. ランニングコストの概算

項目	金額
電気代	800,000
メンテナンス費用	3,000,000
監視人件費	5,200,000
修繕費	1,500,000
合計	10,500,000

代替案 機能得失検討表

代替案	メリット	デメリット	その他
エスカレーター (受益者負担あり)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 電車降車後、すぐに利用できる 2. 輸送力が、大きい 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 上り一方向である 2. 利用者を限定する 3. 上った後、自宅へ長距離となる 4. 有人監視対応（人件費発生） (ケガ等の事故、いたずら対応の可能性が大きい) 	整備・更新費用が高額 維持費は高額 有人監視が必要
エレベーター (受益者負担あり)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 上り下り・双方向 2. 利用者を限定しない（高齢・障害者も利用できる） (バリアフリー) 3. 遠隔監視（操作）で対応可能 (ケガ等の事故、いたずらの可能性が小さい) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 電車降車後、数分待ち時間を生じることもある 2. 輸送力が、小さい 3. 上った後、自宅へ長距離となる 	初期コストは高額（土木工事） 維持費はE Sと比較して安価 遠隔監視ができる 次回以降の更新費が安価
バス 新光風台 (維持)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輸送力が、大きい 2. 利用者を限定しない（高齢・障害者も利用できる） 3. 降車後、自宅へ短距離 4. 公共施設へ行くことができる 5. 公共性が高い 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 電車降車後、待ち時間が生じることもある 2. 運賃が必要である 3. 路線維持及び便数確保のため運行補助金が必要である 	利用者負担が明確。
バス 光風台 (新規)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新たに機能発生 2. 輸送力が、大きい 3. 利用者を限定しない（高齢・障害者も利用できる） 4. 降車後、自宅へ短距離 5. 公共施設へ行くことができる 6. 公共性が高い 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 電車降車後、待ち時間が生じることもある 2. 運賃が必要である 3. 路線維持及び便数確保のため運行補助金が必要である 	利用者負担が明確。
駅前ロータリー にビルを建設し エレベーター等 を設置する (新規)			施設内のエスカレーター・エレベーターを利用する。上記のエスカレーター、エレベーター、バスと比較して、実現性が低い。
その他			

社会資本整備総合交付金交付要綱

第1 通則

社会資本整備総合交付金の交付に関しては、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）、国土交通省所管補助金等交付規則（平成12年総理府・建設省令第9号）その他の法令及び関連通知のほか、この要綱に定めるところにより行うものとする。

第2 目的

社会資本整備総合交付金は、地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とする。

第3 定義

一 社会資本整備総合交付金

第2に定める目的を達成するため第8に定めるところにより地方公共団体等が作成した社会資本の整備その他の取組に関する計画（以下「社会資本総合整備計画」という。）に基づく事業又は事務（以下「事業等」という。）の実施に要する経費に充てるため、この要綱に定めるところに従い国が交付する交付金をいう。

二 交付対象事業

第6に掲げる事業等のうち、社会資本総合整備計画に記載されたもの（法律又は予算制度に基づき別途国の負担又は補助を得て実施するものを除く。）をいう。

三 交付金事業者

社会資本整備総合交付金の交付を受けて交付対象事業を実施する地方公共団体等及び地方公共団体からその経費の一部に対して負担金の負担又は補助金の交付を受けて交付対象事業を実施する団体等をいう。

第4 交付対象

社会資本整備総合交付金の交付対象は、地方公共団体等とする。

第5 交付期間

社会資本整備総合交付金を交付する期間は、社会資本総合整備計画ごとに、社会資本整備総合交付金を受けて、交付対象事業が実施される年度からおおむね3から5年とする。

第6 交付対象事業

交付対象事業は、社会資本総合整備計画に記載された次に掲げる事業等とし、基幹事業のうちいずれか一以上を含むものとする。

一 基幹事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するために交付金事業者が実施する基幹的な事業であって、次のイ、ロ、ハ又はニの分野ごとに掲げる事業

イ 活力創出基盤整備

- ① 道路事業（一般国道、都道府県道又は市町村道の新設、改築、修繕等に関する事業）
- ② 港湾事業（港湾施設の建設又は改良に関する事業及びこれらの事業以外の事業で港湾その他の海域における汚濁水の浄化その他の公害防止のために行う事業）

ロ 水の安全・安心基盤整備

- ① 河川事業（一級河川、二級河川又は準用河川の改良に関する事業）
- ② 砂防事業（砂防工事に関する事業）
- ③ 地すべり対策事業（国土交通大臣が指定する地すべり防止区域等における地すべり防止工事に関する事業）
- ④ 急傾斜地崩壊対策事業（急傾斜地崩壊防止工事に関する事業）
- ⑤ 下水道事業（公共下水道、流域下水道又は都市下水路の設置、改築等に関する事業）
- ⑥ その他総合的な治水事業
- ⑦ 海岸事業（海岸保全施設の新設又は改良に関する事業及び海岸環境の整備に関する事業）

ハ 市街地整備

- ① 都市再生整備計画事業（都市再生特別措置法（平成14年法律第22号。以下「都市再生法」という。）第46条第1項の都市再生整備計画（以下単に「都市再生整備計画」という。）に基づく事業等）
- ② 広域連携事業（広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律（平成19年法律第52号。以下「広域活性化法」という。）第5条第1項の広域的地域活性化基盤整備計画（以下「広域活性化計画」という。）に基づく事業等）
- ③ 都市公園等事業（都市公園の整備、歴史的風土の保存及び都市における緑地の保全に関する事業）
- ④ 市街地整備事業（土地区画整理事業等の市街地の整備改善に関する事業）
- ⑤ 都市水環境整備事業（良好な都市の水環境の保全又は創出に関する事業）

ニ 地域住宅支援

- ① 地域住宅計画に基づく事業（地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法（平成17年法律第79号。以下「地域住宅法」という。）第6条第1項の地域住宅計画（以下単に「地域住宅計画」という。）に基づく事業等）
- ② 住環境整備事業（良好な居住環境の整備に関する事業）

二 関連事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹事業と一体的に実施する次に掲げる事業等

イ 関連社会資本整備事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹事業と一体的に実施することが必要な社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)第2条第2項各号(第14号及び当該社会資本総合整備計画に係る基幹事業が該当する号を除く。)に掲げる事業(維持に関する事業及びレクリエーションに関する施設の整備事業を除く。)及び住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律(平成19年法律第112号)第2条第1項に規定する公的賃貸住宅の整備に関する事業

ロ 効果促進事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するため基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等(次に掲げるものを除く。効果促進事業に係る事業費の合計額(都市再生法第47条の交付金、地域住宅法第7条の交付金又は広域活性化法第19条の交付金として社会資本整備総合交付金の交付を受け、提案事業(都市再生法第46条第2項第4号、地域住宅法第6条第2項第3号又は広域活性化法第5条第2項第4号の事業等をいう。)を実施する場合には、当該提案事業の事業費も合計した額)は、社会資本総合整備計画ごとに、交付対象事業の全体事業費の20/100を目途とする。)

- ① 交付金事業者の運営に必要な人件費、賃借料その他の経常的な経費への充当を目的とする事業等
- ② 交付対象となる地方公共団体の区域を著しく超えて運行される公共交通機関に係る事業等
- ③ レクリエーションに関する施設の整備事業

第7 単年度交付限度額

- 1 交付対象事業に対する毎年度の社会資本整備総合交付金の交付限度額(以下「単年度交付限度額」という。)は、次に掲げる式により算出された額を超えないものとする。

$$\text{単年度交付限度額} = \sum_{i=1}^4 (A_i + B_i + C_i)$$

ここで、 A_i 、 B_i 、 C_i は、それぞれ

A_i : i 分野の社会資本総合整備計画に位置づけられた基幹事業に係る当該年度の国費算定の基礎額の合計額

B_i : i 分野の社会資本総合整備計画に位置づけられた関連社会資本整備事業に係る当該年度の国費算定の基礎額の合計額

C_i : i 分野の社会資本総合整備計画に位置づけられた効果促進事業に係る当該年度の国費算定の基礎額の合計額

であり、次に掲げる式より算出した額とする。また、財政法(昭和22年法律第34号)第4条の規定に基づく公債対象経費に該当するものとする。

$$A_i = \sum_{j=1}^l (\alpha_j \times A_j)$$

A_j : 要素事業 j の当該年度の事業費（事務費は除く。以下同じ。）

α_j : 要素事業 j に係る国費率

l : i 分野の社会資本総合整備計画に位置づけられた基幹事業である要素事業の数

$$B_i = \sum_{j=1}^m (\beta_j \times B_j)$$

B_j : 要素事業 j の当該年度の事業費

β_j : 要素事業 j に係る国費率（国の負担又は補助について個別の法令等に規定がある場合は、当該法令等に規定する負担の割合又は補助の割合。それ以外の場合は $1/2$ 。）

m : i 分野の社会資本総合整備計画に位置づけられた関連社会資本整備事業である要素事業の数

$$C_i = \sum_{j=1}^n (\gamma_j \times C_j)$$

C_j : 要素事業 j の当該年度の事業費

γ_j : 要素事業 j に係る国費率（国の負担又は補助について個別の法令に規定がある場合は、当該法令に規定する負担の割合又は補助の割合。それ以外の場合は $1/2$ 。ただし、道路事業と一体となって実施する場合はこの限りではない。）

n : i 分野の社会資本総合整備計画に位置づけられた効果促進事業である要素事業の数

- 2 社会資本整備総合交付金の交付後、交付対象事業の進捗の状況により、第9第2項の規定を適用した結果、事業費の実績額に基づいて前項の規定により算出される単年度交付限度額が、交付された金額と異なることとなったときは、交付された金額から事業費の実績額に基づいて算出される単年度交付限度額を控除した額（次項において「差額」という。）は、社会資本総合整備計画ごとに、次年度の単年度交付限度額の算定において調整することができる。
- 3 前項の規定による調整は、次年度の単年度交付限度額から差額を控除することにより行う。
- 4 地方公共団体が交付金事業者に対し、交付対象事業に要する経費の一部について負担又は補助をする要素事業においては、当該地方公共団体が当該交付金事業者に対して負担又は補助をする費用（事務費は除く。）の額の範囲内の事業費に限り、前三項の規定を適用する。

第8 社会資本総合整備計画の提出等

- 1 社会資本整備総合交付金を充てて交付対象事業を実施しようとする地方公共団体等は、原則、基幹事業の分野ごとに、次の各号に掲げる事項を記載し

た社会資本総合整備計画を作成し、当該計画を国土交通大臣に提出するものとする。

- 一 計画の名称
- 二 計画の目標
- 三 計画の期間
- 四 計画の目標を達成するために必要な交付対象事業
- 五 計画の期間における交付対象事業の全体事業費
- 六 交付対象事業等の効果の把握及び評価に関する事項
- 七 その他必要な事項

2 社会資本総合整備計画の作成に当たっては、次の各号に留意するものとする。

- 一 計画の目標は、計画の期間内における事業等の実施によって実現しようとする目標とすること
- 二 計画の目標の実現状況等を評価するための指標（以下「評価指標」という。）が定量的指標により適切に設定されており、これにより交付対象事業の目的が適切に表現されていること
- 三 計画の目標及び評価指標の設定内容に対して交付対象事業の構成が妥当であること
- 四 交付対象事業は、一定の期間内に重点的、効果的かつ効率的に行われる必要があると認められるものであること
- 五 交付対象事業は、早期に事業効果の現れるものであること

3 国土交通大臣は、地方公共団体等から第1項の規定により社会資本総合整備計画の提出を受けた場合には、当該計画の内容を確認し、受理するものとする。

4 前3項の規定は、社会資本総合整備計画を変更する場合に準用する。

第9 交付申請等

- 1 地方公共団体等は、毎年度、社会資本総合整備計画に定められた交付対象事業のうち当該地方公共団体等が社会資本整備総合交付金を充てて実施するものについて交付申請を行うものとする。
- 2 国が負担又は補助をしなければならない割合について個別の法令等に規定されている場合を除き、要素事業に要する費用の総額について国費と地方費の割合を定め、要素事業ごとの国費の割合を固定しないことができることとする。

第10 社会資本総合整備計画の評価

- 1 地方公共団体等は、社会資本総合整備計画を作成したときは、これを公表するものとする。交付期間の終了時には、社会資本総合整備計画の目標の実現状況等について評価を行い、これを公表するとともに、国土交通大臣に報告しなければならない。また、必要に応じて、交付期間の中間年度においても評価を行い、同様に公表及び国土交通大臣への報告を行うものとする。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による報告を受けたときは、地方公共団体等に対し、必要な助言を行うことができる。

第 1 1 指導監督交付金

国は、都道府県知事が行う市町村（特別区を含む。以下同じ。）に対する指導監督事務に要する費用として、都道府県に対し指導監督交付金を交付することができる。

第 1 2 社会資本整備総合交付金の経理

交付金事業者及び第 1 1 の指導監督交付金の交付を受ける都道府県は、国の交付金について経理を明らかにする帳簿を作成し、交付期間の終了後 5 年間保存しなければならない。

第 1 3 監督等

- 1 国土交通大臣は都道府県に対し、国土交通大臣及び都道府県知事は市町村に対し、都道府県知事又は市町村長は当該都道府県又は市町村が補助する交付金事業者に対し、それぞれその施行する交付対象事業に関し、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律その他の法令及びこの要綱の施行のため必要な限度において、報告若しくは資料の提出を求め、又はその施行する交付対象事業の促進を図るため、必要な勧告、助言若しくは援助をすることができる。
- 2 国土交通大臣は都道府県に対し、国土交通大臣及び都道府県知事は市町村に対し、都道府県知事又は市町村長は当該都道府県又は市町村が補助する交付金事業者に対し、それぞれその施行する交付対象事業につき、社会資本整備総合交付金の適正な執行を図る観点から監督上必要があるときは、その交付対象事業を検査し、その結果違反の事実があると認めるときは、その違反を是正するため必要な限度において、必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

第 1 4 その他

この要綱に定めるもののほか、社会資本整備総合交付金の交付に必要な事項は、別に定める。

第 1 5 雑則

- 1 この要綱の施行の際、現に国に提出されている第 8 第 1 項各号の計画事項に相当する事項を含む計画で次に掲げるもの（以下「特定計画」という。）については、当該計画の計画期間に限り、その提出をもって同項に規定する社会資本総合整備計画の提出とみなす。
 - 一 都市再生整備計画
 - 二 地域住宅計画
 - 三 広域活性化計画
 - 四 みなと振興計画
 - 五 地域活力基盤創造計画
 - 六 都市公園等統合補助事業計画
 - 七 都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業計画

- 八 古都保存事業計画
- 九 緑地保全等事業計画
- 十 緑地環境整備事業計画
- 十一 津波・高潮危機管理対策緊急事業計画
- 十二 海岸耐震対策緊急事業計画
- 十三 海岸堤防等老朽化対策緊急事業計画

2 社会資本整備に関する地方公共団体等に対する国土交通省所管の従前の補助金や交付金により事業採択され、実施してきた事業（基幹事業に該当するものに限る。以下「従前の補助事業等」という。）であって、平成22年度も継続して行おうとするもの（以下「継続事業」という。）のうち、特定計画に位置付けられた交付対象事業以外のものについては、平成22年度予算に限り、第8第1項に規定する社会資本総合整備計画を国に提出しない場合であっても、従前の補助事業等に係る通知、要綱等（以下「旧要綱」という。）の内容や手続きに準じて社会資本整備総合交付金を交付できるものとする。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

(旧要綱の失効)

2 旧要綱は、この要綱の施行の日、その効力を失う。ただし、地方公共団体等以外の事業主体に対して行う補助金等の交付に係る部分及び社会資本整備総合交付金とは別に予算に計上した補助金等に係る部分については、この限りではない。

(経過措置)

3 この要綱の施行の際、現に旧要綱に基づき行われている継続事業で平成21年度以前の年度の歳出予算に係るものの実施については、旧要綱は、前項の規定にかかわらず、なおその効力を有する。

4 旧要綱に基づき国に提出され、又は国の承認、同意等を受けた計画等は、それぞれ相当するこの要綱に基づく計画等で、この要綱に基づき国に提出され、受理されたものとみなす。

5 第2項の規定により効力を失う前の旧要綱の規定に基づくみなと振興計画に記載された提案事業は、要綱本編第6第2号ロに規定する社会資本整備計画の目標を実現するため基幹事業と一体となってその効果を高めるために必要な事業等とみなしてこの要綱を適用する。

附属第 I 編 基幹事業

第 1 活力創出基盤整備

1-1 道路事業

一般国道、都道府県道又は市町村道の新設、改築、修繕等に関する事業

1-1-（1）道路事業

地方公共団体が行う道路の新設、改築、修繕又は維持（除雪に係る事業又は降灰の除去事業に限る。）に関する事業をいう。

1-2 港湾事業

港湾施設の建設又は改良に関する事業及びこれらの事業以外の事業で港湾その他の海域における汚濁水の浄化その他の公害防止のために行う事業

1-2-（1）港湾改修事業

一般公衆の利用に供することを目的として、港湾施設（水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設及び港湾施設用地）の建設又は改良の港湾工事を行うものをいう。

1-2-（2）港湾施設長寿命化計画策定事業

老朽化が進む港湾施設の必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、港湾施設の長寿命化等に資する計画の策定を行うものをいう。

1-2-（3）緑地等施設整備事業

臨港地区就業者のための快適な就労環境の確保や港湾を訪れる市民等に開かれたウォーターフロントの形成を図るとともに、震災時において避難地・防災拠点として機能するオープンスペースの確保を図るため、港湾における緑地、海浜等を整備するものをいう。

1-2-（4）海域環境創造・自然再生等事業

海域の環境改善及び適正な港湾利用を図るため、港湾における水質・底質改善及び沈廃船等の処理を行うものをいう。

附属第Ⅱ編 交付対象事業の要件

社会資本整備総合交付金の交付対象事業（要綱本編第6）の細目については、この編に定めるところによる。

ただし、附属第Ⅲ編において、更に詳細な対象要件が定められているものに関しては、交付対象事業のうち当該対象要件を満たすものに限り、社会資本整備総合交付金を充てることができる。

第1章 基幹事業

基幹事業として社会資本総合整備計画に位置づけ、社会資本整備総合交付金を充てることのできる事業等は、以下のとおりとする。

第1 活力創出基盤整備

1-1 道路事業

1-1-1 道路事業

地方公共団体（地方公共団体からその経費の一部に対して負担金の負担又は補助金の交付を受けて土地区画整理事業、市街地再開発事業等を施行する者を含む。）が実施する一般国道、道路法（昭和27年法律第180号）第56条の規定による国土交通大臣の指定を受けた主要な都道府県道若しくは市道又は資源の開発、産業の振興その他国の施策上特に整備する必要があると認められる都道府県道若しくは市町村道の新設、改築又は修繕に関する事業、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和31年法律第72号）第6条に規定する除雪に係る事業又は活動火山対策特別措置法（昭和48年法律第61号）第11条に規定する降灰の除去事業であって、次に掲げる基準に適合するもの。

1. 地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上を図るために必要であり、又は快適な生活環境の確保若しくは地域の活力の創造に資すると認められるものであること。
2. 公共施設その他の公益的施設の整備、管理若しくは運営に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的な特性に即して行われるものであること。